

Polacy rejestrują dwudziestokrotnie mniej samochodów elektrycznych niż Niemcy

data aktualizacji: 2018.08.08



W Polsce rejestruje się kilkukrotnie mniej samochodów elektrycznych niż w innych krajach Unii Europejskiej. Problemem jest ich dostępność, brak infrastruktury i świadomość samych kierowców, którzy miewają nierealne oczekiwania dotyczące baterii czy dystansu, który zamierzają pokonywać elektrycznym samochodem. Do końca przyszłej dekady większość barier dla elektryków powinna jednak zostać zlikwidowana, a ich upowszechnienie przyczyni się do odczuwalnej poprawy jakości powietrza.

Udział samochodów elektrycznych w polskim rynku wciąż jest znikomy i oscyluje wokół 0,1 proc. W ubiegłym roku zarejestrowano w Polsce nieco ponad tysiąc elektryków. Dla porównania w Austrii ta liczba była pięciokrotnie wyższa, a w Niemczech zarejestrowano ich aż dwudziestokrotnie więcej. Nasi zachodni sąsiedzi, podobnie jak Norwegia, planują całkowite wstrzymanie sprzedaży samochodów spalinowych w latach 2025-2030.

- Na tle całej Unii wypadamy w tej chwili nie najlepiej. Patrząc statystycznie, mieliśmy prawie osiem razy mniej rejestracji elektryków w I kwartale 2018, ale z drugiej strony, jesteśmy dopiero przed uruchomieniem Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Jeżeli po jego uruchomieniu będzie powstawać więcej infrastruktury, to ta liczba może zacząć dynamicznie wzrastać. Bez tego kierowcy niezbyt chętnie inwestują w te pojazdy. Z drugiej strony, z dostępnością samochodów też nie jest zbyt dobrze i każdy, kto próbuje w tej chwili dostać w salonie swój wymarzony pojazd elektryczny, wie, że nie jest tak łatwo jak w przypadku spalinowego. Czasami trzeba poczekać nawet kilka miesięcy - mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Tomasz Detka, kierownik Zakładu Elektromobilności w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji (PIMOT).

Brak infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych jest obecnie jedną z głównych barier dla rozwoju tego rynku. Przyjęty niedawno rządowy Plan Rozwoju Elektromobilności jednak zakłada, że do 2020 roku ma powstać w Polsce około czterystu punktów szybkiego ładowania samochodów i ok. sześciu tysięcy publicznych punktów ładowania o normalnej mocy.

- Inną barierą jest problem świadomości, czyli wyobrażanie sobie pewnych zagrożeń związanych z bateriami czy z zasięgiem. Często wydaje nam się, że potrzebujemy przejechać dziennie więcej, niż realnie potrzebujemy. Badania pokazują, że dla warszawiaka jest to średnio niecałe 40 km dziennie. Oczywiście chcielibyśmy, żeby nasz samochód pokonywał 500 kilometrów, ale niekoniecznie jest nam to potrzebne
- mówi Tomasz Detka.

Jak wynika z tegorocznego raportu „Samochody elektryczne. Którym pasem zamierzamy jechać?” firmy doradczej EY i ING Banku Śląskiego, najpóźniej do 2030 roku większość barier dla samochodów elektrycznych powinna już zostać zlikwidowana, a koszt zakupu elektryka będzie niższy niż samochodu spalinowego. Eksperci szacują, że za pięć lat auta elektryczne będą odpowiadać już za ok. 6 proc. ogółu sprzedaży.

Z raportu Cambridge Econometrics i Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych „Napędzamy polską przyszłość” wynika, że rozwój elektromobilności będzie kluczowy dla poprawy jakości powietrza w polskich miastach, które borykają się z problemem smogu. Najbardziej ambitne scenariusze rozwoju tego rynku pozwalają oszacować, że do 2050 roku emisja pyłów związana z użytkowaniem silnikowych samochodów osobowych mogłaby spaść o 90 proc., a emisja dwutlenku węgla zostałaby w znacznym stopniu zredukowana.

- Idealna sytuacja byłaby wtedy, gdybyśmy elektryka zasilali z odnawialnych źródeł energii, gdyby dało się to połączyć z energetyką rozproszoną. Wtedy w trakcie dnia, kiedy nie ma nas w domu, nasz domowy magazyn energii ładuje się na przykład z ogniw fotowoltaicznych. Jeśli mamy tam zaparkowane auto elektryczne, to jego bateria może się ładować w tym samym czasie. Takie rozwiązanie ma dużo więcej plusów, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo energetyczne, ale przede wszystkim w aspekcie ekologicznym, jeżeli mówimy o energetyce wiatrowej czy panelach fotowoltaicznych – mówi kierownik Zakładu Elektromobilności w PIMOT.

Źródło: